

YLEISTÄ

MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen valmistelu on ollut vaativa seudullinen prosessi. KUUMA-seutu on osallistunut aktiivisesti valmistelutyöhön HLJ-toimikunnan, MAL-neuvottelukunnan, MAL-projektiryhmän ja erilaisten seudullisten työryhmien kautta. HLJ-toimikunta ja MAL-neuvottelukunta ovat tehneet tiivistä yhteistyötä seudun liikennejärjestelmän ja maankäytön keskinäiseksi yhteensovittamiseksi.

Seudun tavoiteltu kasvu niin väestön kuin työpaikkojen osalta edellyttää liikkumisen ja liikenteen suunnittelua, jotta jatkossakin seutu säilyy elinvoimaisena, houkuttelevana ja kilpailukyisenä. Liikenteen osalta on tärkeää löytää sellaiset toimenpiteet, joilla turvataan liikenteen sujuvuus kasvavasta liikenteen määrästä huolimatta. Joukkoliikenteen kehittämisen edellytysten ja pyöräilyn houkuttelevuuden lisääminen ovat erityisen tärkeitä.

MAL-suunnitelma ulottuu vuoteen 2030 ja esittää kehityksen suuntia aina vuoteen 2050 asti. Suunnitelma laaditaan neljän vuoden välein. Suunnitelmassa on esitetty paljon hyviä keinoja tavoitteiden toteuttamiseksi. Suunnitelmassa pitäisi kuitenkin nostaa nykyistä terävämmin esiin seuraavan neljän vuoden aikana tärkeimmät toimenpiteet/teemat unohtamatta kuitenkaan muiden toimenpiteiden toteuttamisen edistämistä. Koska sitovana tavoitetasona on esitetty CO₂-päästöjen vähentämistavoite, pääpaino voisi olla joukkoliikenteen ja pyöräilyn edistämisessä. Suunnitelma on laaja ja sisältää lukuisan määrän toimenpiteitä, mikä johtaa siihen, että punainen lanka helposti häviää.

CO₂-päästöjen vähentäminen on tärkeää, mutta käytettävät keinot eivät saa asettaa kuntien asukkaita eriarvoiseen asemaan. Suunnitelmassa on nojaututtu merkittävässä määrin tiemaksuihin liikenteen sujuvuuden ja CO₂ -päästöjen vähentämiseksi sekä hankkeiden rahoittamiseksi. KUUMA-seutu ei hyväksy tiemaksuja ja edellyttää, että suunnitelmaan sisällytetään myös vaihtoehto ilman tiemaksuja. Arvioitaessa CO₂-päästöjä kuntien alueella tulisi ottaa huomioon myös eri asumismuotojen ja lämmitystapojen aiheuttamat CO₂-päästöt liikenteen aiheuttamien päästöjen lisäksi. Myös teollisuuden aiheuttamat CO₂-päästöt tulisi ottaa huomioon. Niin ikään julkisten kiinteistöjen energiatehokkuuden parantaminen tulee sisällyttää suunnitelmaan. Tälläkin on CO₂-päästöjä alentava vaikutus.

Asumisen suhteen koko seutu on pitkälle samojen toiveiden äärellä - KUUMA:n, pääkaupunkiseudun eikä toisaalta yksittäisten kuntien välillä ole toisistaan poikkeavia tavoitteita. Yleisesti asuntotuotantotavoitteista voidaan todeta, että koko seudulle asetetun asuntotuotantotavoitteen 16 500 asuntoa vuodessa toteutuminen nähdään KUUMA-seudulla vahvasti riippuvaisena siitä, kuinka paljon valtio euromääräisesti panostaa liikennehankkeisiin. Lisäksi asuntotuotantototeuman nykyinen tarkastelutapa kärsii pitkäjänteisyyden puutteesta - asuntotuotantotavoitteita tulisi tarkastella 8 vuoden rullaavina keskimääräisinä vuositavoitteina, jotta vuosittainen vaihtelu saataisiin paremmin näkyviin.

Suunnitelmassa on nostettu yhdeksi asumisen kärkikeinoista asemanseutujen potentiaalinen käyttöönotto, mitä KUUMA-seudulla pidetään tärkeänä. Tähän liittyy oleellisesti valtion omistamien maa-alueiden saaminen helpommin osaksi asemanseutujen kehittämistä: valtion olisi perusteltua luopua tarpeettomista liikennealuevarauksista asemanseuduilla ja muilla keskeisillä sijainneilla, ja edistää aktiivisesti näiden maankäytön kehittymistä sekä omistamiensa että muiden kiinteistöjen alueella.

Suunnitelmien toteutumisen kannalta KUUMA-seutu pitää tärkeänä, että seudun tulevaa kehitystä suunnitellaan yhteistyössä toteutukseen viime kädessä vaikuttavien tahojen kanssa. Valtiovarainministeriön edustajan tulisikin olla nykyistä enemmän mukana suunnittelussa.

KUUMA-seudun yhteisessä lausunnossa on keskitytty koko alueen kehittämiseen liittyviin näkökohtiin, joten yksittäisten kuntien näkemykset esimerkiksi liikennehankkeiden osalta tulevat esiin kuntien omissa lausunnoissa.

MAANKÄYTTÖ

KUUMA-kunnat pitävät hyvänä, että uusi maankäyttö sijoitetaan kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja mahdollistetaan täydennysrakentaminen nykyisessä kaupunkirakenteessa. Tällä luodaan edellytyksiä joukkoliikenteen kehittämiseksi KUUMA-kunnissa ja jalankulun ja pyöräilyn lisäämiselle. Tämä on tärkeää myös CO₂ -päästöjen vähentämisen kannalta.

Infra-avustusten kohdentaminen ensisijaisille kehittämissyöhykkeille on perusteltua, mutta suunnitelmassa tulee nostaa enemmän esiin infra-avustusten merkitystä seudun kestäväen kehittämisen kannalta. Infra-avustusten kohdentaminen myös täydennysrakentamisen alueille tulee olla mahdollista mukaan lukien uudistava täydennysrakentaminen. Rahoituksen tasoa tulee lisäksi nostaa. Infra-avustuksilla on merkitystä keskusten kehittämisen ja vetovoimaisina pitämisen kannalta, mutta myös eriytymiskehityksen estäjänä.

Valtion omistuksessa olevia asumiseen soveltuvia alueita tulee saada kohtuuhintaan kunnille erityisesti ensisijaisilla kehittämissyöhykkeillä ja asemanseuduilla. Tämä auttaisi osaltaan myös CO₂ -päästöjen vähentämistavoitteeseen pääsemistä ja asumisen hintatason pitämistä kohtuullisena.

Korkein hallinto-oikeus kumosi päätöksellään 8.11.2018 Helsingin yleiskaavan muutamien keskeisten kaupunkibulevardien osalta, mikä siirtää kaupunkibulevardien ja niiden läheisyyteen tukeutuvan maankäytön mahdollisen toteuttamisen pitkälle tulevaisuuteen. MAL-suunnitelmassa tulee tarkastella, miten päätös vaikuttaa väestönkasvun kohdentumiseen seudullisella tasolla ja mitä vaikutuksia sillä on liikennehankkeiden ajoitukseen.

ASUMINEN

Asuntotuotantotavoitteet

MAL 2019 -suunnitelmassa koko seudulle asetettu asuntotuotantotavoite on 16 500 asuntoa vuodessa. Asuntotuotantotavoite on muodostettu mm. uuden, vuosien 2018-2029 asuntorakentamisennusteen pohjalta, jonka laadinnassa on huomioitu asuntomarkkinatilanteesta tapahtuneet ja ennakoitavat muutokset sekä erot seudun kuntien toteutuneessa tuotannossa. Lisäksi asuntotuotantotavoitteisiin on kirjattu, että kuntien ja valtion tulee yhdessä mahdollistaa, että pääkaupunkiseudulla vähintään 30 % ja KUUMA-kunnissa vähintään 20 % vuosittaisesta asuntotuotannosta toteutetaan joustavasti kunnan määrittämällä tavalla omakustanteisena tuotantona. KUUMA-seudun näkökulmasta kokonaistoteuma on sen osia tärkeämpi- kunnittaisen toteuman tiukan ajallisen tarkastelun sijaan olisi keskeisempää tarkastella seudun kokonaistoteumaa.

Suunnitelmassa on tuotantotavoitteisiin liittyen kirjattu kärkikeinoksi lause ”varmistetaan asuntotuotannon riittävyys ja kohtuuhintaisuus”, mutta kohtuuhintaisuuden määritelmä on avattu melko kevyesti. KUUMA-seudulla pidetään tärkeänä, että kaikki ARA:n tukema asuntotuotanto katsotaan kohtuuhintaiseksi tarkastellessa tavoitteiden saavuttamista, mukaan lukien myös 10-vuotismallin mukainen tuotanto. Kohtuuhintaisuutta käsitteenä tulisi ylipäättään tarkastella uudelleen, ja tarkastelun keskiössä tulisi olla lähtökohtaisesti sekä lopputuote että asukas: asunto ja sen vuokrataso sekä näiden mahdollistama kohtuuhintainen eläminen ansiotasoon nähden. Suunnitelmaan kirjattu tavoite siitä, että seudun asuntojen

vuokra- ja hintatason pitää vastata asukkaiden elämäntilanteita ja maksukykyä, on KUUMA-alueen näkemyksen mukainen. Kohtuuhintaisuuden tavoitteisiin liittyen myös vapaarahoitteisen vuokra-asumisen riskien hallinta olisi syytä tarkemmin selvittää osana sopimista.

Tukimuodot

MAL 2019-suunnitelmaan on kirjattu kuntien tehtäväksi huolehtia oman asuntokantansa vetovoimaisuudesta kiinteistönpidon keinoin. Tässä muun muassa peruskorjauksiin kannustavat korjaus- ja energia-avustukset ovat keskeisessä asemassa ja niihin valtion tulee myös panostaa. KUUMA-seutu on yksimielinen siitä, että sellaisia avustuksia ja lainoitusehtoja, joilla turvataan riittävä asuntotuotanto, tarvitaan sekä uudis-, peruskorjattavaan että purettavaan kantaan. Uusia tukimuotoja/ avustuksia ja lainoitusehtoja tulisikin kehittää – niin paljon että tuotekehitys edistäisi riittävää asuntotuotantoa.

Käynnistysavustuksen osalta suunnitelmassa on otettu kantaa valtion tukeman asuntotuotannon osalta tavoitteisiin nähden oikeantasoiseen valtion käynnistysavustuksen määrään, ja tarpeeseen saada avustuksen määrä suhteutumaan kohteen sijaintiin ja alueellisiin erityispiirteisiin. Näin asuntotuotantoa olisi mahdollista saada myös alueille, joille sitä on vaikea muutoin saada rakentumaan. KUUMA-seutu pitää tätä tärkeänä, ja painottaa käynnistysavustusten merkitystä yleishyödyllisille toimijoille, joille käynnistysavustukset ovat tärkeä kannustin ja niiden säilyminen riittävinä on erittäin tärkeää.

Suunnitelman kirjausta täydennysrakentamisen esteiden poistamisesta KUUMA-kunnat pitävät hyvänä. Kun kunnat edistävät toimillaan täydennysrakentamista, tulee valtion poistaa sen esteitä mm. avustusten ja lainsäädännön keinoin. Purkava lisärakentaminen tulee mahdollistaa vanhojen alueiden houkuttelevuuden parantamiseksi ja asuntokannan monipuolistamiseksi. Purkavassa lisärakentamisessa kannusteiden ja niiden kehittämisen merkitys erityisesti korostuu: esimerkiksi ennakkoon myönnettävä purkuavustus tai avustuksen ennakoerä mahdollistaisi täydennysrakentamisen oikea-aikaisen suunnittelun.

Asunnottomuus

Asunnottomuuden torjunnan sisällyttäminen MAL 2019-suunnitelman on KUUMA-seudun näkökulmasta tärkeää, ja suunnitelmassa aihepiiri on huomioitu kiitettävästi. Suunnitelmaan kirjatut keinot ovat KUUMA:n mielestä oikeansuuntaiset: asunnottomuudesta huolehditaan ensisijaisesti turvaamalla riittävä asuntotuotannon taso ja huolehtimalla omakustanteisen tuotannon riittävydestä sekä asumisneuvonnasta ja sen taloudellisesta tukemisesta.

LIIKENNE

KUUMA-seutu on maantieteellisesti laaja ja yhdyskuntarakenteeltaan heterogeeninen alue. Myös joukkoliikenteen järjestämistapa ja eri joukkoliikennemuotojen toimintaedellytykset vaihtelevat eri kuntien välillä. Osa kunnista sijaitsee raideliikenteen piirissä, kun taas osa tukeutuu linja-autoliikenteeseen. Tiiviin maankäytön alueilla asukkaille voi tarjoutua mahdollisuudet tehdä matkansa joukkoliikenteellä, kävellen tai pyöräillen, kun taas harvemmin asutuilla alueilla henkilöauto on pääsääntöinen liikkumismuoto.

KUUMA-seutu pitää suunnitelmaluonnoksessa esitettyjä, liikkumiseen liittyviä tavoitteita pääosin kannatettavina. Suunnitelmaluonnoksessa esitetyt linjaukset ja toimenpiteet ovat suurelta osin oikeansuuntaisia, mutta liikenteen infrastruktuuritoimenpiteissä ja tiemaksuasiassa KUUMA-seudun kanta tulee ottaa paremmin huomioon.

Kestävän liikkumisen edistäminen ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen ovat koko seudun kannalta arvokkaita pyrkimyksiä. On kuitenkin tärkeää, että liikennejärjestelmä toimii myös sujuvasti ja turvallisesti. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn rinnalla myös ajoneuvoliikenteen palvelutason tulee olla riittävällä,

seudun kasvun ja maankäytön tarpeiden huomioon ottavalla tasolla. Liikenteeseen liittyvien kustannusten tulee pysyä hallittavalla ja ennakoitavalla tasolla. Ajoneuvoliikenteen matka-aikojen ennakoitavuus ja ruuhkautumisen hillitseminen, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantaminen, liikkumisen turvallisuuden kohentaminen, joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen ja liikenteen ympäristökuormituksen vähentäminen tukevat merkittävästi seudun kasvua, kilpailukykyä ja hyvinvointia pitkällä aikavälillä.

Helsingin seudun ytimessä sijaitsevien joukkoliikenteen ja tavaraliikenteen kannalta tärkeiden valtakunnallisten solmupisteiden saavutettavuus tulee turvata.

Maankäyttöön tukeutuvien liikennehankkeiden toteutumista voisi pyrkiä sitomaan asukasluvun saavuttamiseen vuosiluvun sijaan. Esimerkiksi uusi henkilöliikenteen raideyhteys voitaisiin toteuttaa siinä vaiheessa, kun riittävä asukas pohja on saavutettu.

KUUMA-seutu pitää hankkeiden suunnitteluvalmiuksien edistämistä erittäin tärkeänä seudullisena kysymyksenä, sillä hankkeiden viivästymisellä on merkittäviä negatiivisia vaikutuksia liikennejärjestelmän toimivuuteen. Tieverkolle sijoittuvien hankkeiden suunnitteluvalmiuksia tulee edistää aktiivisesti yhteistyössä valtiotoimijoiden kanssa. Suurten hankkeiden kohdalla suunnittelukustannukset voivat kohota miljooniin euroihin, joten suunnittelun vaatimat resurssit tulisi ottaa huomioon myös seudullisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

KUHA

KUUMA-seutu pitää KUHA-ohjelmoinnin jatkuvuutta ja rahoituksen pitkäjänteisyyttä erittäin merkittävänä. Kävelyä, pyöräilyä, joukkoliikennettä, liityntäpysäköintiä, logistiikan yhteyksiä ja palveluja sekä maankäytön tiivistämistä, liikenneturvallisuutta ja meluntorjuntaa tukevat KUHA-hankkeet ovat KUUMA-seudulle tärkeitä ja edellyttävät yleensä myös kunnilta huomattavaa taloudellista resursointia. KUHA-hankeohjelmaa tulee jatkaa kuntien, ELY-keskuksen ja muiden seudun toimijoiden välisenä yhteistyönä vuosittain toteutettavana ohjelmointina.

KUUMA-seutu esittää, että vuosittainen KUHA-rahoitustaso (liikenteen pienet kustannustehokkaat kehittämishankkeet) nostetaan 60 miljoonaan euroon vuodessa. Summan tulee jakautua puoliksi kuntien ja valtion ja toisaalta KUUMA-seudun ja pääkaupunkiseudun kesken. KUUMA-seutu katsoo, että KUHA-hankkeiden rahoitus tulee saada valtion yleisestä MAL-rahoituksesta, eikä sen rahoitus pohjaa saa kytkeä mahdollisiin tiemaksutuloihin.

KUUMA-seutu korostaa, ettei valtion KUHA-rahoitus saa missään tapauksessa vähentää perusväylänpidon rahoitusta, vaan KUHA-rahaman on tultava täydentävänä lisänä liikennejärjestelmän nykyisen rahoituksen ulkopuolelta.

Liikenteen infrastruktuurin pienten kehittämishankkeiden (KUHA) rinnalla myös paitsioon jääneet keskisuuret, maankäytön kehittämistä ja asumisen lisäämistä tukevat tie- ja liittymähankkeet tulee ottaa huomioon suunnitelmaluonnoksessa esimerkiksi omana rahoituspakettinaan.

Joukkoliikenne

Helsingin seudun joukkoliikenteen kehittäminen on asemoitu suunnitelmaluonnoksessa varsin keskeisesti ja asianmukaisesti. KUUMA-seutu kannattaa suunnitelmaluonnoksen toimenpiteissä esitettyä Helsingin seudun bussiliikenteen kehittämisohjelmaa ja junaliikenteen vuorotarjonnan lisäämistä. Joukkoliikennettä kehitettäessä on kuitenkin otettava huomioon, että kuntien joukkoliikenteen kustannusten osalta kuntien subventioasteen tulee pysyä hallinnassa.

KUUMA-seutu pitää tärkeänä, että säteittäisyhteyksien ohella myös poikittaissuuntainen joukkoliikenne toimii tulevaisuudessa sujuvasti Helsingin seudulla. Seudullisen tason ohella myös KUUMA-seudun paikalliset yhteystarpeet tulee ottaa huomioon joukkoliikenteen järjestämistä suunniteltaessa.

Suunnitelmaluonnoksessa esitetty kartta *Kehysalueen keskeiset joukkoliikenneyhteydet 2030* ei täysin vastaa KUUMA-seudun näkemystä tulevaisuuden joukkoliikennejärjestelmästä. Tarkkojen reittien sijaan kartassa voitaisiin esittää esimerkiksi nuolimerkinnällä tärkeimmät yhteystarpeet niin paikallisella kuin seudullisella tasolla.

Liityntäliikenteen toimivuus joukkoliikenteen solmupisteisiin ja hyvät yhteydet muun muassa pääkaupunkiseudun ytimeen ovat KUUMA-seudun kannalta tärkeitä seikkoja. KUUMA-seudun työssäkäyntiliikenteen näkökulmasta tärkeänä seikkana on nostettava myös esiin tarve luoda säteittäisväylille toimivat vaihtopaikat pääkaupunkiseudun poikittaiseen bussiliikenteeseen. Vaihtojen sujuvoittaminen ja solmupisteiden palvelutason kehittäminen ovat myös keskeisiä näkökohtia.

KUUMA-seutu pitää tärkeänä, että liikenne- ja viestintäministeriön hankkiman osto- ja velvoiteliikenteen palvelutasoa kehitetään ja kuntalaisten mahdollisuudet käyttää junaa päivittäisillä työ-, opiskelu-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoillaan turvataan pitkäjänteisesti. Osto- ja velvoiteliikenne sekä tähän linkittyvä liityntäpysäköinti vähentävät tieverkon ruuhkautumista Helsingin seudulla ja vähentävät samalla myös liikenteen ympäristökuormitusta. Raidekäytävien varrella on hyvät edellytykset liityntäliikenteen ja -pysäköinnin kehittämiseksi. Junaliikenteen vuorotarjontaa ja aikatauluja suunniteltaessa tai näihin liittyviä muutoksia pohdittaessa vuorovaikutus kuntien kanssa on keskeisessä roolissa. Osto- ja velvoiteliikenteen integrointi muuhun joukkoliikennetarjontaan tukee kestävästä liikkumisesta edistämistä ja toimivien matkaketjujen toteutumista.

Helsingin seudun ratakäytävien yhdyskuntarakenteen tiivistymisen ja kasvun myötä pääradan osto- ja velvoiteliikenteen tarjontaan tulisi lisätä kolmas junapari tuntia kohti radan kapasiteetin noston ensimmäisen vaiheen valmistuttua. Oikoradan liikenteeseen tulisi puolestaan lisätä toinen junapari tuntia kohti ainakin aamu- ja iltapäivien ruuhkatuntien ajaksi.

Pää- ja oikoradan osto- ja velvoiteliikenteeseen tulisi lisätä myös muutamia yöajan junavuoroja. Helsingin seudulla sijaitsee paljon ympärivuorokautisesti toimivia työpaikkakeskittymiä, kuten esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoasema, sairaalat ja logistiikkakeskukset. Yöajan junatarjonta mahdollistaisi osaltaan vuorotyötä tekevien siirtymisen julkisen liikenteen käyttäjiksi oman auton sijaan. Myös viikonloppuisin junatarjontaa tulisi olla enemmän, sillä tämä mahdollistaisi asiointi- ja vapaa-ajan liikkumisen painopisteen siirtämisen omasta autosta raideliikenteeseen.

Vuorotarjonnan lisäksi tulisi kiinnittää huomiota myös junakaluston matkustajakapasiteetin riittävyys. Esimerkiksi Helsingin suuntaan liikennöivät aamujunat kuormittuvat jo varsin varhaisessa vaiheessa. Raideliikenteen houkuttelevuuden ja matkustusmukavuuden lisäämiseksi olisi tärkeää, että jokaiselle matkustajalle saataisiin turvattu istumapaikka koko matkan ajaksi tarvittaessa junayksiköitä lisäämällä.

Espoon kaupunkirata mahdollistaa myös Rantaradan hyödyntämisen ja kehittämisen Kirkkonummelta länteen sekä joukkoliikenteeseen tukeutuvan asumisen toteuttamisen Kirkkonummen kehityskäytävällä, ml. Kantvikin-Pikkalanlahden alue. Lisäksi Kantvikin olemassa olevan taajaman täydennysrakentaminen on MAL 2019 -hankkeen periaatteiden mukainen, sillä jo nykyisellään alueelle on järjestetty Kirkkonummen olosuhteisiin nähden hyvä joukkoliikennetarjonta, jonka palvelutason nostaminen pohjaa uusien asukkaiden ja työtekijöiden määrään. Kantvikin taajama tulee osoittaa asuntorakentamisen ensisijaisena alueena.

Kerava-Nikkilä ratahanke tulee nostaa MAL 2019 -suunnitelmassa ennen vuotta 2030 toteutettavien liikenneinvestointien hankekoriin ja laatia hankkeesta oma toimenpidekortti. KeNi-radan henkilöjunaliikenteen avaaminen on KUUMA-seudun pääprioriteetteja ja seudun kannalta keskeinen hanke MAL-tavoitteiden saavuttamiseksi. Hanke totuttaa asukkaat pysyvään joukkoliikennematkaisuun kansainvälisten periaatteiden mukaisesti sekä tukee voimakkaasti alueellista raideliikennejärjestelmää. Hanke lisää merkittävästi joukkoliikenteen käyttöä ja vähentää autoliikenteen ajosuoritteita (870 000 ajoneuvokm/vuodessa) sekä pienentää ruuhkautumista Helsingin sisäänajoteilla. Hankkeen avulla torjutaan ilmastomuutosta ja vähennetään CO₂-päästöjä (500 tn vuodessa). Hanke lisää KUUMA-alueen elinvoimaa ja työllisyyttä. KeNi-rata on käytössä oleva, sähköistetty rata. Hanke on luonteeltaan liikennöintihanke ja investointitarve pieni. Hanke on yhteiskunta- ja hanketaloudellisesti kannattava ennustetussa vuoden 2030 tilanteessa. Keravan Jäspilään, pääradan varrelle toteutettavissa oleva lähijunaliikenteen seisontavarikko ja KeNi-ratahanke liittyvät toisiinsa.

Kerava - Nikkilä -radan henkilöliikenteen tulee näkyä MAL 2019 -suunnitelmassa vuoden 2030 joukkoliikennekartoissa. Nikkilässä ja Talmassa on käynnissä asemien ja asemanseutujen suunnittelu, joissa asemien läheisyyteen kaavoitetaan tiivistä asutusta ja asema toimii kävely- ja pyöräteiden sekä julkisen liikenteen ja liityntäpysäköinnin solmupisteenä.

Uusien nopeiden valtakunnallisten raideyhteyksien lähiliikennepotentiaalin tunnistaminen ja yhteyksien kytkeminen Helsingin seudun liikennejärjestelmään on tärkeää. Raidehankkeiden rinnalla liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulisi varautua myös tulevaisuudessa mahdollisesti ajankohtaistuvien uusien juna-asemien rakentamiseen. Esimerkkeinä voidaan nostaa esiin Ristikydön ja Palopuron alueet. Myös vanhat juna-asemat tulisi kunnostaa, kuten Jorvas.

Esimerkiksi Lentoradan osalta lähiliikennepotentiaali tulisi selvittää perusteellisesti. Toteutuessaan lähi- ja kaukoliikenneyhteytenä Lentorata tarjoaisi merkittäviä kehittämis- ja tiivistämismahdollisuuksia raidekäytävän asemanseuduille. Hyrylä voitaisiin kytkeä lähijunaliikenteen piiriin ja Keravasta voitaisiin muodostaa kauko- ja lähiliikenteen solmupiste.

Myös Espoo-Salo -oikoradan osalta lähiliikenteen rooli tulee pitää vahvasti esillä. Rata mahdollistaisi toteutuessaan esimerkiksi Vihdin Nummelan ja Kirkkonummen Veikkolan kytkemisen junaliikenteeseen.

Lentoaseman pohjoispuolelle sijoittuvaa Tallinna-Helsinki -tunnelin jatketta voidaan käyttää henkilöliikenteen raideyhteytenä kehäradalta Klaukkalan kautta Hangonradalle. Tämä tarjoaisi mahdollisuuden Nurmijärven ja Rajamäen taajamien saamiseen henkilöjunayhteyden piiriin sekä yhteyden kehäradalle.

Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman toteuttaminen ja valtion sitoutuminen hankkeisiin kustannus- ja vastuunjakomallin mukaisesti tulee tuoda nykyistä näkyvämmiin esiin MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen ensimmäisellä kaudella (2019 - 2030). Esimerkkikohteena voidaan mainita Keravan aseman liityntäpysäköinti. Liityntäpysäköinnin tulee olla kehysalueella lähtökohtaisesti maksutonta. Henkilöautojen liityntäpysäköinnin maksullisuus käyttäjälle tulisi kuitenkin voida ratkaista kunkin liityntäpysäköintialueen yksilöllisen sijainnin ja erityisominaisuuksien perusteella. Esimerkiksi tiiviin maankäytön alueilla keskustavyöhykkeillä ja laitosmuotoisessa liityntäpysäköinnissä maksullisuus voi olla perusteltua myös KUUMA-seudulla.

Kävely ja pyöräily

Helsingin seudun pyöräilyn pääverkon (PÄÄVE) kehittäminen on KUUMA-seudun kannalta tärkeää. Puuttuvien yhteyksien toteuttaminen tulee esittää näkyvästi MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen

ensimmäisellä kaudella (2019 - 2030). PÄÄVE:n rinnalla myös kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmissa esitetyt kävelyn ja pyöräilyn hankkeet tulee ottaa suunnitelmaluonnoksessa huomioon.

Maantieverkolle tarvittavat yhteydet muodostavat nykytilanteessa haasteen, sillä valtiotoimijan niukoista taloudellisista resursseista johtuen kunnat ovat joutuneet toteuttamaan maantieverkon kohteita enenevässä määrin itse. Monet hankkeet odottavat valtion rahoituspanosta. Vastaavasti kunnilla on jo rahoitus järjestettynä hankkeisiin. Uusinvestointien ohella myös olemassa olevien väylien kunnossapito tulee ottaa suunnitelmassa huomioon.

Logistiikka ja tavaraliikenne

Tie- ja katuverkon tulee vastata maankäytön tiivistymisen ja kasvun tarpeisiin pitkällä aikavälillä. Uusinvestointien rinnalla myös kunnossapito luo osaltaan edellytykset sujuville, tehokkaille ja turvallisille kuljetuksille niin tavara- kuin henkilöliikenteessä. Esimerkiksi elinkeinoelämän näkökulmasta on erittäin tärkeää, että tieverkon kunto vastaa tulevaisuuden kasvun vaatimuksia.

KUUMA-seutu pitää raskaan liikenteen taukopaikkakysymyksen ratkaisemista tärkeänä ja korostaa valtion sitoutumista yhteisesti sovittavaan kustannus- ja vastuunjakomalliin. Taukopaikka-asiaa ja tähän liittyviä vastuunjaon periaatteita käsitellään Uudenmaan ELY-keskuksen koordinoimassa Raskaan liikenteen taukopaikat -selvityksessä, jota työstetään seudullisena yhteistyönä valtio- ja kuntatoimijoiden kesken.

KUUMA-seutu pitää ongelmallisena, että nykyisessä tilanteessa alemmpitasoisen tieverkon kunto heikkenee, mikä heijastuu suoraan seudun kilpailukykyyn ja elinvoimaisuuteen. KUUMA-seudulla suuri osa paikallisesta ja seudullisesta liikkumisesta sijoittuu alemmalle tieverkolle, joten verkon liikennöitävyyden varmistaminen on keskeistä.

KUUMA-seutu suhtautuu erittäin positiivisesti logistiikan keskeisten yhteyksien toimivuuden varmistamiseen valtakunnallisesti ja seudullisesti merkittäviä yhteyksiä parantamalla. Keski-Uusimaa on potentiaalista aluetta koko maata palveleville logistiikkakeskuksille, joiden liikenteelliset vaikutukset ovat huomattavan laajat.

MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksessa esitetty Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteyksien kokonaisuus (Järvenpää - Nurmijärvi -yhteys, Kehä IV, Itäinen radanvarsitie + Hyvinkään itäinen ohikulkutie) on linjassa HLJ 2015 -suunnitelmassa ja Uusimaa-kaava 2050 -luonnoksessa esitetyn kanssa. Järvenpää - Nurmijärvi -yhteys on sisällytetty ensimmäisen kauden (2019 - 2030) hankkeisiin, Kehä IV jälkimmäiselle kaudelle (2031 - 2050). Kehä IV:n suunnittelua edistetään jo ennen vuotta 2030. Kehä IV:n osalta suunnitelman tulisi olla se, että väylän suunnittelu etenee ennen vuotta 2030 ja väylän toteutus on ensimmäisellä kaudella osuuksittain käynnissä.

Myös valtatie 25 (Kehä V) vaatii parantamista, sillä väylällä on havaittu huomattavia toimivuus- ja turvallisuusongelmia. Lisäksi välityskyky ylittyy ajoittain. Väylän varrella sijaitsee paljon yritysalueita ja tie on myös tärkeä linkki valtakunnallisten pääväylien välillä. Myös Kehä III:n länsipään kehittäminen tulee nostaa esiin muun muassa liikenneturvallisuuden ja tavaraliikenteen toimivuuden kannalta.

KUUMA-seudun ja valtakunnallisen logistiikan kannalta tärkeä Hangon radan sähköistystä ei ole sisällytetty suunnitelmaluonnokseen. Hanke tulisi kuitenkin saada aloitettua ennen vuotta 2030. Nykyisin liikennöinti tapahtuu dieselvetoisesti, mutta sähköistys mahdollistaa keskeytyksettömät ja aikaisempaa nopeammat kuljetukset, kun veturinvaihtoja ei enää tarvita. Ratkaisulla on positiivisia vaikutuksia niin seudun logistisen kilpailukykyyn kuin liikenteen päästöjenkin kannalta.

Tiemaksut

KUUMA-seutu ei hyväksy tiemaksujen käyttöönottoa Helsingin seudulla. MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksessa esitetty etenemispolku tiemaksujen suunnittelemiseksi ja käyttöön ottamiseksi ei ole KUUMA-seudun näkökulmasta tarpeellinen tai perusteltu. KUUMA-seutu pitää ongelmallisena, ettei MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksesta ole laadittu varsinaista vertailuvaihtoehtoa ilman tiemaksuja.

Liikenteen CO₂-päästöjen vähentämiseksi valtion suunnasta tarvitaan instrumentteja sähkö- ja kaasuautojen sekä muiden vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymisen edistämiseksi seudulla. Päästöleikkaustavoitteen saavuttamiseksi valtion tulee myös osoittaa nykyistä vahvempaa panostusta valtion väyläverkolle ja kuntien katuverkolle sijoittuviin kävely- ja pyöräväylähankkeisiin, liityntäpysäköintikohteisiin ja joukkoliikenteen tukemiseen. KUUMA-kunnilla on vahva yhteinen tahto edistää kestävästä liikkumisesta seudulla ja toteuttaa oma osuutensa tavoitteen saavuttamisessa.

LIIKENTEEN NÄKÖKULMIA MAL 2019 -SUUNNITELMALUONNOKSEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTIIN (SOVA)

Yleistä

Viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arvioinnista annettu laki (SOVA) on muodostanut velvoittavan lainsäädännöllisen viitekehyksen vaikutusarvioinnin toteutukselle. Arviointi on tukenut osaltaan suunnittelutyötä, eri osatekijöiden välistä vuorovaikutusta ja myös päätöksentekoa. MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen vaikutusten arviointi on toteutettu suunnitelman valmistelun rinnalla ja arviointityö on edennyt vaiheittain. Ratkaisua voidaan pitää onnistuneena, sillä arviointityö on tuottanut tärkeää vaikutustietoa valmistelutyöhön ja tukenut osaltaan suunnittelutyön suuntaamista.

Tiemaksut

Vaikutusten arvioinnin selostusluonnos ei anna kattavaa kuvaa tiemaksujen vaikutuksista KUUMA-seudulla. Suunnitelmaluonnoksessa ei esitetä käyttöön otettavaksi mitään tiettyä teknistä ratkaisua, vaan tiemaksujen toteutustapa jätetään myöhemmin suunniteltavaksi. Tiemaksuja on aikaisemmin tarkasteltu HLJ 2015 -jatkotyönä toteutetussa hinnoitteluselvityksessä. Tiemaksumalliin liittyvän konkretian puute aiheuttaa KUUMA-seudun näkökulmasta merkittäviä haasteita vaikutusten arvioinnille. Arviointiselostusluonnoksessa tarkastellaan yksinomaan porttimallina toteutettavan tiemaksujärjestelmän vaikutuksia, mutta muut mahdolliset toteutustavat jätetään arvioimatta.